



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

Handwritten: 28/10/97

सं. 44]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 10, 1997/भाद्र 19, 1919

No. 44]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 10, 1997/BHADRA 19, 1919

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 10 सितम्बर, 1997

फा. सं. पी. आर.-14011/8/96-पी.जी./टी.ए.एम.पी. :—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, संलग्न अनुसूची के अनुसार एतद्वारा दर की मात्रा में संशोधन करता है।

इस संबंध में किए जाने वाले विनियमनों को अंतिम रूप देने के बाद इस दर (इन दरों) की समीक्षा की जाएगी। तथापि, ऐसी समीक्षा, भावी तारीख से ही प्रभावी होगी।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. पी आर-14011/8/96-पीजी/टीएएमपी

मुम्बई पत्तन न्यास

—

आवेदक

आदेश

(22 अगस्त, 1997 को पारित)

यह मामला पोत से संबंधित प्रभारों का अमरीकी डालर में मूल्य वर्गीकरण करने के लिए मुम्बई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है। पोत संबंधी मुख्य प्रभार जैसे पत्तन शुल्क, सम्मिश्र कर्षण और मार्गदर्शन प्रभार और बर्थ भाड़ा प्रभार का मूल्य पहले ही डालरों में इस प्रकार वर्गीकृत है। आवेदन में इसी सिद्धांत को कंटेनर रुकौनी प्रभारों पर भी लागू करने का अनुरोध किया गया है। उल्लेखनीय है कि कंटेनर रुकौनी प्रभार नौवहन लाइनों द्वारा पहले ही डालरों में परिगणित किया जाता है।

(1)

2. सभी पत्तनों के लिए एक सामान्य अनुदेश लागू है कि पोत संबंधी प्रभारों का डालरों में मूल्य वर्गीकरण किया जाए। वर्तमान प्रस्ताव इस अनुदेश के अनुरूप तैयार किया गया है। मुख्य पत्तन न्यास ने स्पष्ट किया है कि कुछ मदें, जिन्हें निश्चित रूप से पोत से संबंधित प्रभारों के रूप में वर्गीकृत किया जाना चाहिए था, इस प्रकार वर्गीकृत नहीं की गई है। दूसरे शब्दों में इस कार्यवाही के जरिए केवल एक गलती को सुधारने का दावा किया गया है।

3. समस्त प्रस्ताव केवल कंटेनरों से संबंधित है और इस तर्क पर आधारित है कि कोई कंटेनर, हैब का एक भाग है। इसमें शामिल मदें निम्न प्रकार हैं :—

- (i) कार्गो कंटेनरों से संबंधित प्रभार।
- (ii) किसी आई सी छी के लिए नियत/से प्राप्त कार्गो कंटेनर और कंटेनरीकृत कार्गो से संबंधित प्रभार जो पोतों के संयुक्त परिवहन प्रचालकों/एजेंटों द्वारा देय हो।
- (iii) कंटेनर हैंडलिंग उपस्कर से संबंधित प्रभार।
- (iv) रीफर प्वाइंटों के लिए पोतों के संयुक्त परिवहन प्रचालकों/मास्टरों/मालिकों/एजेंटों द्वारा प्रभार।
- (v) कार्गो कंटेनरों को भरने अथवा खाली करने के लिए भेजे गए पत्तन न्यास श्रमिकों के संबंध में संयुक्त परिवहन प्रचालकों/मास्टरों/मालिकों/एजेंटों के लिए प्रभार।
- (vi) कंटेनरीकृत कार्गो से संबंधित प्रभार।
- (vii) शुद्ध जल की आपूर्ति के लिए प्रभार।

4. जमीन भाड़ा और घाट शुल्क प्रभारों के प्रयोजनार्थ पत्तन न्यास ने "कन्टेनरों" और "माल" की अलग-अलग गणना करने की "अधिकल्पना" शुरू की है। ऐसा होने के बाद उनके लिए "कंटेनरीकृत कार्गो" को पोत संबंधी मद मानना असंगत होगा। तदनुसार प्राधिकरण पोत से संबंधित मदों की सूची में "कंटेनरीकृत कार्गो" को शामिल करने का अनुमोदन नहीं करता।

5. पोत संबंधी प्रभारों का डालरों में मूल्य वर्गीकरण की परम्परा अवर्ष्य है। परन्तु, क्या यह मूल्य वर्गीकरण जून, 1991 की विनियम दर के संबंध में होनी चाहिए, अथवा अधिक निकट की अवधि से संबंधित होनी चाहिए, विवादास्पद मामला है। इस प्रयोजनार्थ 30 जून, 1991 को भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा घोषित मध्य दर को अपनाने की परम्परा वित्त मंत्रालय की सलाह से जल-भूतल परिवहन मंत्रालय से प्राप्त एक परिपत्र पर आधारित है। कुछ प्रयोक्ताओं ने इस परम्परा पर इस आधार पर प्रश्न उठाया है कि इससे अनावश्यक रूप से प्रभारों में वृद्धि होती है और उससे निर्यात की लागत में वृद्धि होती है। यद्यपि प्राधिकरण विद्यमान परम्परा की निर्दोषता से सहमत नहीं है, फिर भी इस मुद्दे पर अभी विस्तार से विचार किया जाना है और अंतिम निर्णय लेना है। यह अलग से निर्णय लिया गया है कि वित्त मंत्रालय, भारतीय रिजर्व बैंक और जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के अभिमत प्राप्त किए जाएं। यह भी निर्णय लिया गया है कि पत्तन न्यासों को अपने ब्यौरेवार विचार प्रस्तुत करने का अवसर दिया जाए। प्राधिकरण ऐसे परामर्श पूरे हो जाने के पश्चात् इस मुद्दे पर अंतिम निर्णय लेगा।

6. तदनुसार, संलग्न विवरण के अनुसार उपर्युक्त आदेशित परिवर्तनों के अधधीन विभिन्न शेष पोत संबंधी मदों के प्रभारों का डालरों में मूल्य वर्गीकरण के लिए मुख्य पत्तन न्यास का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

विवरण

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 द्वारा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए वह एतद्वारा मुम्बई पत्तन न्यास गोदियों में वसूले जाने वाली दरों की मात्रा में निम्नलिखित संशोधन करता है :—

गोदी दरों की मात्रा के खंड V के विद्यमान उप खंड (क), (ख), (ग), (ङ) और (च) के स्थान पर निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाए :—

खंड—V

कार्गो कंटेनरों, कंटेनरीकृत कार्गो और कंटेनर उपस्कर से संबंधित प्रभार

(क) कार्गो कंटेनरों से संबंधित प्रभार :

कंटेनर पोतों/रो-रो पोतों से उतारे/में चढ़ाए गए कार्गो कंटेनरों का घाट शुल्क निम्न प्रकार देय होगा :

क्रम सं.	विवरण	प्रभार की यूनिट	दर अमरीकी डालर
(i)	20 फुट तक की लम्बाई का कार्गो कंटेनर	प्रत्येक	9.50
(ii)	20 फुट से 40 फुट तक की लम्बाई का कार्गो कंटेनर	प्रत्येक	14.50

टिप्पणी :— (i) कार्गो कंटेनर का अधिप्राय किसी सुसम्बद्ध यूनिट के भीतर माल का समेकन करने के लिए समान आकार के विशिष्ट डिजाइन के कंटेनर से है।

(ii) उक्त दर अंतर्देशीय कंटेनर डिपो को जाने वाले/से आने वाले कार्गो कंटेनरों पर लागू नहीं होगी।

(ख) किसी अंतर्देशीय कंटेनर डिपो को भेजे जाने वाले/से प्राप्त कार्गो कंटेनरों और कंटेनरीकृत कार्गो से संबंधित संयुक्त परिवहन प्रचालकों/पोतों के एजेंटों द्वारा देय प्रभार :

(1) गोदियों में रेल द्वारा लाए गए/अंतर्देशीय कंटेनर डिपो को रेल द्वारा भेजे गए कार्गो कंटेनरों से संबंधित प्रभार :

क्रम सं.	विवरण	यूनिट का प्रभार	दर अमरीकी डालर
(i)	20 फुट की लम्बाई तक का कार्गो कंटेनर	प्रत्येक	62
(ii)	20 फुट से 40 फुट की लम्बाई तक का कार्गो कंटेनर	प्रत्येक	93

(2) अंतर्देशीय कंटेनर डिपो से सड़क द्वारा प्राप्त/को भेजे गए कार्गो कंटेनरों से संबंधित प्रभार :

क्रम सं.	विवरण	यूनिट का प्रभार	दर अमरीकी डालर
(i)	20 फुट की लम्बाई तक का कार्गो कंटेनर	प्रत्येक	62
(ii)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लम्बाई का कार्गो कंटेनर	प्रत्येक	93

- टिप्पणीयां :— (i) उक्त प्रावधान आयात कंटेनरों के मामले में केवल तभी लागू होगा जब उन्हें जलयान की मालसूची में अ.क.डि. को भेजे जाने के लिए दर्शाए गए हों और सीधे लदान के लिए अ.क.डि. को छोड़ कर अन्यथा प्राप्त हुए हों।
- (ii) अ. क. डि. के कंटेनरों के भीतर के माल पर कोई विलम्ब शुल्क नहीं लगाया जाएगा।
- (iii) रेल द्वारा अ. क. डि. को जाने वाले वाले से प्राप्त खाली अथवा भरे हुए कंटेनरों पर कोई लाइसेंस (भंडारण) शुल्क नहीं लगाया जाएगा। तथापि, सड़क द्वारा अ. क. डि. से प्राप्त/को ले जाए गए भरे हुए कंटेनरों पर निम्न धारा V (घ) (क) के तहत लाइसेंस (भंडारण) शुल्क लगाया जाएगा।
- (iv) सड़क मार्ग से अ. क. डि. से प्राप्त/ले जाए गए खाली कंटेनरों को प्रभार लगाने के लिए स्थानीय खाली कंटेनरों के समान समझा जाएगा।
- (v) यदि अ. क. डि. कंटेनर पोर्टेनर और/अथवा ट्रांस टेनर द्वारा हैंडल किए जाते हैं तो उपस्कर प्रभार अलग से लगाए जाएंगे।
- (vi) रेल द्वारा अ. क. डि. को भेजे गए खाली कंटेनर अथवा रेल द्वारा गैर-अ. क. डि. से प्राप्त कंटेनर परन्तु जो सीधे शिपमेंट के लिए हों, के संबंध में 20 फुट लम्बाई तक के कंटेनरों से आर सी डी और मुम्बई पत्तन न्यास के रेलवे कर्षण स्थल में 24 अमरीकी डालर और 20 से 40 फुट तक की लम्बाई के कंटेनरों के लिए 36 अमरीकी डालर के प्रभार वसूल किए जाएंगे। ऐसे कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क उस तारीख तक देय होगी जब तक कंटेनर को सीमा शुल्क विभाग द्वारा अ. क. डि. तक ट्रांशिप करने के अनुमति दी गई है। जलयान की मालसूची में स्थानीय बताए गए आयात के लदे कंटेनर यदि बाद में अ. क. डि. को ट्रांशिप किए जाते हैं तो उन्हें सीमा शुल्क विभाग द्वारा अ. क. डि. को ट्रांशिप किए जाने की तारीख तक स्थानीय कंटेनर माना जाएगा।

(ग) (i) कंटेनर हैंडलिंग उपकरण से संबंधित प्रभार :

क्रम सं.	विवरण	निम्नलिखित लम्बाई वाले कंटेनरों को प्रत्येक बार उठाने का प्रभार	
		20 फुट तक	20 फुट से 40 फुट तक
(क)	पोर्टेनर	19 अमरीकी डालर	38 अमरीकी डालर
(ख)	ट्रांस टेनर/टी एल टी	5 अमरीकी डालर	7.50 अमरीकी डालर
(ग)	ट्रेलर—		
	20 फुट की लम्बाई तक का ट्रेलर		प्रतिपारी 14.50 अमरीकी डालर
	20 फुट से 40 फुट तक की लम्बाई तक का ट्रेलर		प्रतिपारी 28.50 अमरीकी डालर

(2) पोर्टेनर द्वारा विविध प्रकार के माल की हैंडलिंग के प्रभार

(क) हैच कवर खोलने और बन्द करने के लिए :

(i) इसे क्वे पर रखकर (पूर्ण चक्र)

76 अमरीकी डालर

(ii) इसे क्वे पर रखे बगैर

38 अमरीकी डालर

(ख) भारी माल को प्रत्येक बार उतारने/
चढ़ाने के लिए

152 अमरीकी डालर

(ड.) रीडर प्वाइंटों के लिए पोतों के संयुक्त परिवहन प्रचालकों/मास्टरों/मालिकों अथवा एजेंटों द्वारा देय प्रभार

(1) प्रत्येक आर्बिट्ररी रीफर प्लग प्वाइंट के लिए प्रतिदिन 38 अमरीकी डालर अथवा उसके किसी भाग का प्रभार लगाया जाएगा ।

(2) रीफर प्वाइंट प्रतिपोत/प्रति प्वाइंट के आधार पर आर्बिट्ररी किए जाएंगे ।

(3) पोतों के संयुक्त परिवहन प्रचालक/मास्टर, मालिक अथवा एजेंट, आपूर्ति के स्रोत (इस प्रयोजनार्थ उपलब्ध कराए गए प्लग प्वाइंट) से रीफर कंटेनर तक अपने केबल उपलब्ध कराएंगे और इस आपूर्ति से रीफर कंटेनर से जोड़ने के लिए अपने अर्हता प्राप्त कर्मचारियों की नियुक्ति करेंगे तथा प्रयोग के समय इस पर कार्य करेंगे ।

(4) गोदी प्रबंधकों के पास रीफर कंटेनरों को विद्युत आपूर्ति का अधिकार होगा और निम्न स्थितियों में पोतों के संयुक्त परिवहन प्रचालकों/मास्टरों, मालिकों अथवा एजेंटों को होने वाले किसी घाटे के लिए उत्तरदायी नहीं होंगे :

(क) मुम्बई पत्तन न्यास के नियंत्रण से बाहर के कारणवश विद्युत आपूर्ति न होना ।

(ख) मुम्बई पत्तन न्यास की समय पर विद्युत आपूर्ति में असमर्थता, और

(ग) कोई कारण बताए बगैर आपूर्ति को बन्द कर देना भले ही यह गोदियों के सुचारु प्रचालन के लिए अनिवार्य हो ।

(5) रीफर विद्युत आपूर्ति प्वाइंटों पर रीफर कंटेनरों को जोड़ने/अलग करने और निगरानी रखने के लिए नियुक्त कर्मचारियों को पत्तन के मुख्य यांत्रिक इंजीनियर द्वारा जारी लाइसेंस रखना होगा ।

(च) कार्गो कंटेनरों को खाली करने /भरने के लिए दिए गए पत्तन न्यास श्रमिकों के संबंध में पोतों के संयुक्त परिवहन प्रचालकों/मास्टरों, मालिकों अथवा एजेंटों से वसूले जाने वाले प्रभार निम्नलिखित होंगे :

प्रति कंटेनर

(i) 20 फुट की लम्बाई तक का कंटेनर

28.50 अमरीकी डालर

(ii) 20 फुट से 40 फुट की लम्बाई तक का कंटेनर

57 अमरीकी डालर

सामान्य टिप्पणियां :

(i) माफियों और आयातित चेसियों को इस खंड के अंतर्गत सभी प्रकार लगाने के लिए उनके समान आकार के कंटेनरों के समान समझा जाएगा और यदि उन्हें उसी पोत पर वापस लाया जाता है जिसमें उन्हें उतारा गया है तो कोई प्रभार नहीं लगाए जाएंगे ।

(ii) ट्रांशिपमेंट और उसी पेंदे वाले कंटेनर आयात कंटेनरों के समान समझे जाएंगे ।

THE TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 10 September, 1997

F. No. PR-14011/8/96-PG/TAMP.—In exercise of the powers conferred by section 48 and section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amend the Scale of Rates as in the schedule appended hereto.

The rate(s) is (are) liable to be reviewed after finalisation of the Regulations to be made in this behalf. The effect of such a review will, however, be only prospectively operational.

S. SATHYAM, Chairman

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No.PR-14011/8/96-PG/TAMP****The Mumbai Port Trust**

...

Applicant**O R D E R****(Passed on this 22nd Day of August 1997.)**

This case relates to the proposal from the Mumbai Port Trust for denomination of vessel-related charges in US dollar terms. Major vessel-related charges such as port dues, composite towage and pilotage, and berth hire are already so denominated in dollar terms. The application seeks to extend the same principle to container detention charges also. Significantly, container detention charges are accounted for by shipping lines in dollar terms already.

2. There is in force a general instruction to all ports to denominate vessel-related charges in dollar terms. The present proposal has been framed in conformity with this instruction. The Mumbai Port Trust has clarified that some of the items that should strictly have been categorised as vessel-related were not done so. In other words, only a mistake is claimed to be corrected through this exercise.

3. The whole proposal relates only to containers; and, is based on the logic that a container is an extension of the hatch. The items covered are as follows:

- (i) Charges on cargo containers.
- (ii) Charges on cargo containers and containerised cargo destined to/ received from an ICD payable by Combined Transport Operators/ agents of vessels.
- (iii) Charges on container handling equipment.
- (iv) Charges by Combined Transport Operators/Masters/Owners/Agents of vessels for reefer points.
- (v) Charges against Combined Transport Operators/Masters/Owners/ Agents of vessels in respect of Port Trust Labour supplied for stuffing or destuffing of cargo containers.
- (vi) Charges on containerised cargo.
- (vii) Charges for supply of fresh water.

4. For purpose of charging ground rent and wharfage, the Port Trust have introduced a 'fiction' of reckoning separately with 'containers' and 'contents'. Having done that, it will be inconsistent for them to treat 'containerised cargo' as vessel-related item. Accordingly, the Authority does not approve inclusion of 'containerised cargo' in the list of vessel-related items.

5. The practice of denominating in dollar terms vessel-related charges is unexceptionable. But, whether this denomination should be with reference to the exchange rate of June 91 or of a more recent period is in dispute. The practice of following, for this purpose, the middle rate announced by the Reserve Bank of India

on 30 June 91 is based on a circular from the Ministry of Surface Transport on the advice of the Ministry of Finance. Some of the users have questioned this practice on the ground that it unnecessarily inflates the charges and thereby makes or exports costlier. Although the Authority is not convinced of the correctness of the current practice, it is yet to consider this issue in detail and take a final view. It has separately been decided to take the opinions of the Ministry of Finance, the Reserve Bank of India, and the Ministry of Surface Transport. It has also been decided to provide an opportunity to the Port Trusts to represent their points of view in detail. The Authority will take a final view on this issue after such consultations are over.

6. Accordingly, the proposal of the Mumbai Port Trust for denomination in dollar terms of charges relating to various left-over vessel-related items is approved, subject to the changes ordered above, as per details appended.

S. SATHYAM, Chairman

Appendix**STATEMENT**

In exercise of the powers conferred on them by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963, the Tariff Authority for Major Ports hereby make the following amendments to the Mumbai Port Trust Scale of Rates Charged at the Docks, namely --

“**Substitute** the following for the **existing** sub-Sections (A), (B), (C), (E) and (F) of Section V of the Docks Scale of Rates:

SECTION - V**CHARGES ON CARGO CONTAINERS, CONTAINERISED CARGO
AND CONTAINER EQUIPMENT****(A) Charges on Cargo Containers:**

Wharfage on Cargo Containers unloaded from / loaded into Container Vessels / Ro-Ro vessels shall be payable as under:

Sl.No.	Description	Unit of Charge	Rate US \$
(i)	Cargo Container having a length upto 20 feet	Each	9.50
(ii)	Cargo Container having length over 20 feet and upto 40 feet	Each	14.50

- Note: (i) Cargo Container means specifically designed container of uniform size for consolidating goods within compact unit.
(ii) The above rate will not be applicable to cargo containers destined to/arriving from Inland Container Depot.

(B) Charges on Cargo Containers and Containerised Cargo destined to / received from an Inland Container Depot, payable by Combined Transport Operators / Agents of Vessels:

- (1) Charges on Cargo Containers railed to the Docks / despatched by rail to ICD:

Sl.No.	Description	Unit of Charge	Rate US \$
(i)	Cargo Container having a length upto 20 feet	Each	62
(ii)	Cargo Container having length over 20 feet and upto 40 feet	Each	93

(2) Charges on Cargo Containers received from / removed to ICD by road:

Sl.No.	Description	Unit of Charge	Rate US \$
(i)	Cargo Container having a length upto 20 feet	Each	62
(ii)	Cargo Container having length over 20 feet and upto 40 feet	Each	93

- Notes: (i) The above provision shall be applicable in the case of Import containers only if they are shown as destined to ICD in the manifest and for export containers received ex-ICD for direct shipment.
- (ii) No demurrage fees shall be levied on cargo inside ICD containers
- (iii) No Licence (Storage) Fees shall be levied on containers whether empty or loaded, destined to / received from ICD by rail. However, loaded containers received from / removed to ICD by road will be charged Licence (Storage) Fees under Section V(D)(a) below.
- (iv) Empty containers received from / removed to ICD by road shall be treated on par with local empty containers for levy of charges.
- (v) If the ICD Containers are handled by Portainer and/or Transtainer, the equipment charges shall be levied separately.
- (vi) Local empty container transhipped to ICD by rail or received ex-ICD by rail but not for direct shipment shall be charged US \$ 24 for a container having length upto 20 feet and US \$ 36 for a container having length over 20 feet and upto 40 feet, for handling at RCD and MbPT Railway Haulage. Licence (Storage) Fees on such container shall be payable upto the date on which the container has been allowed by Customs to be transhipped to ICD. Import loaded container manifested as local if subsequently transhipped to ICD shall be treated as local container till the date on which the container has been allowed by Customs to be transhipped to ICD.

(C) (1) Charges on Container Handling Equipment:

Charges will be leviable on Container Handling Equipment as follows:

Sl.No.	Description	Charges per move on Container having a length of	
		Upto 20 feet	Over 20 feet and upto 20 feet
(a)	Portainer	US \$ 19	US \$ 38
(b)	Transtainer / TLT	US \$ 5	US \$ 7.50
(c)	Trailor -- Trailor having length upto 20 feet Trailor having length over 20 feet and upto 40 feet		US \$ 14.50 per shift US \$ 28.50 per shift

(2) **Charges on Miscellaneous Handling by Portainer:**

- (a) For opening hatch cover and placing it:
- | | | |
|------|--|----------|
| (i) | By placing it on the quay (full cycle) | US \$ 76 |
| (ii) | Without placing it on the quay | US \$ 38 |
- (b) For discharging / loading heavy lifts per operation / move
- US \$ 152

(E) **Charges payable by Combined Transport Operators/Masters/Owners or Agents of Vessels for Reefer Points:**

- (1) For every reefer plug point allotted, a charge of US \$ 38 per day or part thereof will be levied.
- (2) Reefer points will be allotted on per vessel/per point basis.
- (3) The Combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of Vessels shall provide their own cables from the sources of supply (plug points provided for the purpose) to the Reefer Container and shall employ their own qualified staff to connect the reefer container to this supply and attend on it when in use.
- (4) The Docks Manager reserves the right to supply power to reefer containers and shall not be responsible for any loss whatsoever that the Combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of Vessels may incur in the event of the --
- (a) failure of electric supply due to reasons beyond the control of the Mumbai Port Trust;
- (b) Mumbai Port Trust's inability to supply power in time; and
- (c) disconnect the supply without assigning any reason, should this become necessary for smooth operation in the Docks.
- (5) Persons employed to connect/disconnect and monitor reefer containers at the reefer power supply points shall have a licence issued by the Chief Mechanical Engineer of the Port.

(F) Charges against Combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of Vessels in respect of Port Trust Labour supplied for stuffing or destuffing of Cargo Containers shall be as under:

	<u>Per Container</u>
(i) Container having a length upto 20 feet	US \$ 28.50
(ii) Container having a length over 20 feet and upto 40 feet	US \$ 57

GENERAL NOTES:

- (i) Mafis and imported chassis shall be treated on par with containers of equal sizes for levy of all charges under this Section and if the same are taken back on board, the vessel from which they have been discharged, no charges shall be levied.
- (ii) Transhipment and same bottom containers shall be treated on par with import containers.

